Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8883**

17. Wahlperiode 06. 03. 2012

Antrag

der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Werner Dreibus, Harald Koch, Caren Lay, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Michael Schlecht, Sabine Stüber, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Johanna Voß, Sahra Wagenknecht und der Fraktion DIE LINKE.

Wirksame Anreize für klimafreundlichere Firmenwagen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Personenkraftwagen sind gegenwärtig für ca. 12 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Angesichts weiterhin steigender Fahrleistungen muss der durchschnittliche Verbrauch in Deutschland neu zugelassener Personenkraftwagen zügig deutlich gesenkt werden, damit der motorisierte Individualverkehr den erforderlichen Beitrag zum Erreichen der nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele leistet.

Seit dem Jahr 2001 werden in Deutschland mehr Neuwagen durch Unternehmen und Selbständige angeschafft als von Privaten. Der durchschnittliche Verbrauch neuer Firmenwagen liegt erheblich über dem neuer Personenkraftwagen von Privaten. Da Firmenwagen zudem meist als Gebrauchtwagen an Private weiterverkauft werden, sinkt der durchschnittliche Verbrauch von Personenkraftwagen in Deutschland zu langsam. Es ist daher umgehend erforderlich, finanzielle Anreize für die Anschaffung klimafreundlicherer Firmenwagen zu beschließen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis zum Juni 2012 einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem steuerliche Vorschriften bezüglich der von Firmen genutzten Personenkraftwagen an ökologischen Kriterien ausgerichtet werden. Im Einzelnen soll

1. die steuerliche Abzugsfähigkeit des Aufwandes für Personenkraftwagen, die ab dem Jahr 2013 erstmals zugelassen und als Firmenwagen genutzt werden, entsprechend den fahrzeugspezifischen Kohlendioxidemissionen begrenzt werden. Für Fahrzeuge mit einem CO_2-Ausstoß von bis zu 125 g CO_2/km kann der Aufwand wie bisher zu 100 Prozent geltend gemacht werden. Je übersteigenden 5 g CO_2/km reduziert sich die Abzugsfähigkeit um 2,5 Prozentpunkte. Der maßgebliche CO_2-Wert ist bis 2020 jedes Jahr um 5 Gramm zu vermindern;
2. die Besteuerung der privaten Nutzung von Personenkraftwagen (sog. 1-Prozent-Regelung), die ab dem Jahr 2013 erstmals zugelassen und als Firmenwagen genutzt werden, entsprechend den fahrzeugspezifischen Kohlendioxidemissionen differenziert werden. Für Fahrzeuge mit einem CO_2-Ausstoß von bis zu 125 g CO_2/km sind als positiver Anreiz nur noch 0,9 Prozent der

Anschaffungskosten pro Kalendermonat zu versteuern. Je übersteigenden 5 g CO_2/km sind 0,025 Prozentpunkte mehr zu versteuern. Für die Fälle, in denen alternativ Fahrtenbücher geführt werden, sind analoge Regelungen vorzusehen. Der maßgebliche CO_2-Wert ist bis zum Jahr 2020 jährlich um 5 g zu vermindern;

3. die gesetzliche Regelung zwei Jahre nach deren Inkrafttreten umfassend evaluiert und sollen die maßgeblichen CO_2-Werte und deren jährliche Absenkung gegebenenfalls angepasst werden.

Berlin, den 6. März 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Personenkraftwagen (Pkw) sind gegenwärtig für ca. 12, der Verkehrssektor insgesamt für rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Während in den anderen Sektoren wie Industrie, Energieerzeugung sowie Privathaushalten die absolute Menge des CO_2-Ausstoßes zurückgeht, weist der Verkehrssektor steigende Emissionen auf. Bei Pkw stagnieren die Emissionen seit Jahren auf hohem Niveau. Einerseits steigen die Fahrleistungen kontinuierlich an, andererseits sinken der durchschnittliche Verbrauch und somit die CO_2-Emissionen nur langsam. Ursache für den nur geringen Rückgang des durchschnittlichen Verbrauchs ist auch die längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge, vor allem aber ging der durchschnittliche Verbrauch von Neufahrzeugen zu langsam zurück.

Laut dem Transport Outlook 2011 vom International Transport Forum (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) könnte sich das weltweite Verkehrsaufkommen bis 2050 verdreifachen. Angesichts des drohenden Peak Oil, der Verknappung von (billigem) Öl, noch viel stärker aber im Hinblick auf den voranschreitenden Klimawandel würde diese Entwicklung katastrophale ökologische wie soziale Folgen haben, wenn nicht entsprechende Maßnahmen zur Abfederung dieser Folgen getroffen würden. Zum einen würde ein rasant steigender Ölpreis das Autofahren zum Luxus für wenige machen. Zum anderen würde ein solches Verkehrswachstum alle Klimaziele zunichtemachen. Neben der Vermeidung von Verkehren und der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ist die Effizienzsteigerung bei der Kraftstoffnutzung ein wesentlicher Lösungsansatz für die klimafreundlichere Gestaltung des Pkw-Verkehrs. Technisch möglich sind schon heute 3-Liter-Autos, mittelfristig sind auch 1-Liter-Autos machbar. Dies würde den Ölpreisanstieg dämpfen und auch den Klimawandel abmildern. Deutschland hat als eine der wichtigsten Herstellernationen eine wichtige Vorbildfunktion für Europa und die Welt insgesamt und sollte eine Vorreiterrolle ausüben. Auch wenn der Transport Outlook 2011 für die OECD-Staaten ein Wachstum von „nur“ 30 bis 40 Prozent bis 2050 vorhersagt, sind angesichts des viel höheren derzeitigen Niveaus gerade hierzulande erhebliche Anstrengungen für die Verbreitung CO_2-armer Pkw erforderlich. Das Umsteuern ist jetzt erforderlich, nicht erst in zehn oder 20 Jahren. Zudem gilt: Je schneller sich die deutsche Autoindustrie auf verbrauchsarme Pkw umstellt, desto zukunftsfähiger wird sie sein, wenn der Ölpreis weiter ansteigt.

Der durchschnittliche Verbrauch und der CO_2-Ausstoß der Fahrzeugflotte werden in Deutschland wesentlich durch die Anschaffung von Firmenwagen be-

stimmt. Diese machen seit mehr als zehn Jahren den größten Anteil bei den Neuzulassungen für Pkw aus und prägen daher, in Verbindung mit ihrer kurzen durchschnittlichen Haltedauer von etwa vier Jahren, den Durchschnittsausstoß und -verbrauch auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Der Anteil von Personenkraftwagen, die von Unternehmen oder Selbstständigen neu angeschafft wurden, stieg in Deutschland von 38 Prozent im Jahr 1995 auf knapp 60 Prozent im Jahr 2008 (inklusive Kurzzulassungen, Mietwagen und Fahrzeugbestand der öffentlichen Hand). Der Rückgang im Jahr 2009 ist überwiegend auf die „Abwrackprämie" zurückführen und zeigt daher keine Trendwende an. Firmenwagen sind im Vergleich zu Privatwagen deutlich jünger und verfügen über einen höheren Anteil an Dieselfahrzeugen. Daher wäre ein unterdurchschnittlicher CO_2-Ausstoß von Firmenwagen zu erwarten, doch das Gegenteil ist der Fall: Bei den im Jahr 2008 neu zugelassenen Pkw liegt deren durchschnittlicher CO_2-Ausstoß rund 3 Prozent und beim Bestand rund 4 Prozent über dem von Privatwagen. Ursächlich hierfür ist der überproportionale Anteil von Firmenwagen bei den Fahrzeugtypen mit hohem CO_2-Verbrauch. In der Folge beträgt der Firmenwagenanteil bei den neu zugelassenen Fahrzeugen mit einem durchschnittlichen Emissionswert über 200 g CO_2/km im Jahr 2008 77 Prozent (Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland, Bericht FiFo Köln, Mai 2011).

Die Bundesregierung hat bisher die Steuerung der Nachfrage gewerblicher Käufer nicht in Angriff genommen. Anreize zum Kauf klimafreundlicherer Firmenwagen sind angesichts des größeren Anteils an den Neuzulassungen, der überdurchschnittlich hohen CO_2-Emissionen sowie der Bedeutung für den Gebrauchtwagenmarkt besonders dringlich.

Bisher können Kosten für Firmenwagen und damit auch die Kraftfahrzeugsteuer (zusätzlich: Anschaffungs-, Kraftstoff-, Reparaturkosten) von Unternehmen und Selbstständigen als Betriebsausgaben vollumfänglich steuerlich abgesetzt werden. Werden Firmenwagen auch privat genutzt, ist der daraus entstehende geldwerte Vorteil mit 1 Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat zu versteuern. In den steuerlichen Regelungen sind keinerlei ökologische Kriterien vorgegeben, die Anreize für die Anschaffung verbrauchsarmer Fahrzeugmodelle setzen.

Durch die vorgeschlagene Begrenzung der steuerlichen Berücksichtigung des Aufwandes von Firmenwagen ab dem Jahr 2013 werden finanzielle Anreize für Unternehmen gesetzt, zukünftig klimafreundlichere Firmenwagen anzuschaffen. Aktuell existieren keine verbindlichen Limits für den abzugsfähigen Aufwand von Firmenwagen. Allerdings können Finanzbehörden im Rahmen der allgemeinen Begrenzungsklausel nach § 4 Absatz 1 Nummer 7 des Einkommensteuergesetzes diesen bereits als unangemessen einstufen und seine steuerliche Abziehbarkeit beschränken. Dies zeigt, dass auch auf der Grundlage des objektiven Nettoprinzips die Begrenzung von Betriebsausgaben möglich ist. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber einen weitgehenden Gestaltungsspielraum. Zuletzt hat das Bundesverfassungsgericht dies in seiner Entscheidung zur verfassungswidrigen Abschaffung der Entfernungspauschale vom Dezember 2008 bestätigt. Es führt dort zum wiederholten Male aus, dass als Rechtfertigungsgrund für gesetzgeberische Entscheidungen auch Förderungs- und Lenkungsziele Anerkennung finden können. Lenkungsziel der vorliegenden Vorschläge ist die Bekämpfung des Klimawandels. Zudem bleibt den Unternehmen hinreichend Spielraum, eine finanzielle Belastung zu vermeiden, da beim Einhalten bzw. Unterschreiten des unteren Schwellenwertes eine 100-prozentige steuerliche Anerkennung des Aufwandes weiterhin möglich ist.

Als weiterer Anreiz zur Anschaffung klimaschonenderer Personenkraftwagen soll die sog. 1-Prozent-Regelung modifiziert werden, die den geldwerten Vorteil durch die private Nutzung von Firmenwagen steuerlich regelt. Dabei sind allerdings verteilungspolitische Gesichtspunkte zu beachten. Gerade im niedrig

entlohnten Dienstleistungssektor, beispielsweise im Bereich der mobilen Altenpflege, sind Firmenwagen einerseits ein dienstliches Muss und ist andererseits deren private Nutzung ein immer häufiger anzutreffender Lohnbestandteil. Eine höhere Besteuerung der dort Beschäftigten wäre nicht nur ungerecht, sondern auch aus ökologischer Perspektive verfehlt, da dort ganz überwiegend kleine und somit in aller Regel verbrauchs- und emissionsarme Firmenwagen anzutreffen sind. Die hohen Verbrauchs- und Emissionswerte bei den Firmenwagen resultieren vielmehr aus dem überproportionalen Anteil von Fahrzeugen der oberen Mittelklasse und Oberklasse – laut der FiFo-Studie waren 2008 rund 81 Prozent der Neuzulassungen dieser Fahrzeugklassen gewerblicher Art. Einzelne Luxusfahrzeugtypen, wie z. B. Maybach-Limousinen, werden sogar ausschließlich an Unternehmen verkauft. Die private Nutzung hochpreisiger und damit in aller Regel verbrauchs- und emissionsintensiver Pkw ist aber typisch für gutverdienende Selbstständige und leitende Angestellte, die daher gemäß dem Verursacherprinzip steuerlich gezielt erfasst werden sollen. Aufgrund ihrer hohen Einkommen sind diese auch in der Lage, zusätzliche Steuerbelastungen zu tragen. Darüber hinaus bleibt es diesen freigestellt, auf verbrauchs- und emissionsärmere Fahrzeuge umzusteigen.

Daher ist die Besteuerung des geldwerten Vorteils durch die private Nutzung von Firmenwagen differenziert vorzunehmen. Die Differenzierung ist so auszugestalten, dass der monatlich zu versteuernde Satz 0,9 Prozent der tatsächlichen Anschaffungskosten des Pkw im Kalendermonat beträgt, wenn dieser den maßgeblichen CO_2-Wert nicht überschreitet. Für besonders klimafreundliche Fahrzeuge wird durch die Senkung um 0,1 Prozent gegenüber heute ein positiver Anreiz zur Anschaffung geschaffen. Wird der maßgebliche CO_2-Wert nicht eingehalten, so soll der zu versteuernde Satz um 0,025 Prozentpunkte je übersteigenden 5 g CO_2/km steigen. Anstelle des bisherigen Listenpreises werden zukünftig die tatsächlichen Anschaffungskosten zugrunde gelegt, da dies realitätsgerechter ist, und Gebrauchtwagen wertmäßig korrekt erfasst. Um eine schnelle Wirkung dieser Neuregelungen zu erzielen, sollen diese ab dem Jahr 2013 angewendet werden, allerdings nur für ab diesem Zeitpunkt neu zugelassene Firmenwagen. Unzumutbare Belastungen sind dadurch ausgeschlossen. Da Firmenwagen in der Regel nach vier Jahren ersetzt werden, ist eine schnelle Wirkung zu erwarten.

Die Emissionsrichtwerte orientieren sich an EU-Vorgaben. Auf EU-Ebene trat am 23. April 2009 die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 in Kraft, mit der im Durchschnitt für neu zugelassene Personenkraftwagen Emissionen von nicht mehr als 130 g CO_2/km bis zum Jahr 2012 erreicht werden sollen. Leider wurde diese Verordnung insbesondere auf Druck der damaligen Bundesregierung im Gegensatz zum ursprünglichen Verordnungsentwurf verwässert, so dass dieser Zielwert erst im Jahr 2015 von allen neu zugelassenen Personenkraftwagen erreicht sein muss. Im Jahr 2012 müssen erst 65 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge diesen Wert im Durchschnitt erreichen. Außerdem können den Herstellern durch zusätzliche Maßnahmen, sog. Ökoinnovationen, 7 g auf den Zielwert angerechnet werden. Trotz dieser Abschwächung des ursprünglichen Zielwertes ist eine Zielerreichung durch die Autoindustrie alles andere als sicher. Deswegen bedarf es flankierender Maßnahmen, die Anreize für den Kauf von Fahrzeugen mit niedrigeren CO_2-Emissionen setzen, was angesichts der drohenden Strafzahlungen bei einer Überschreitung des Zielwertes auch der Autoindustrie zugutekommen würde. Ab dem Jahr 2020 gilt ein Zielwert von durchschnittlich 95 g CO_2/km. Dieser Wert wird als nicht ausreichend erachtet; so hatte die Kommission selbst zunächst 80 g/km vorgeschlagen, was von den Umweltverbänden bis heute gefordert wird. Deswegen kann und soll die Reform der Besteuerung von Firmenwagen dergestalt erfolgen, dass die jeweiligen Werte jedes Jahr um 5 g abgesenkt werden. Im Jahr 2020 würde dann ein Wert von 90 g CO_2/km die volle Absetzbarkeit bei den Betriebsausgaben und den Bonus

von nur 0,9 Prozent für die private Nutzung gewährleisten. Durch die Revisionsklausel soll gewährleistet werden, dass bei zwischenzeitlichen Erkenntnissen bezüglich noch größerer Herausforderungen im Klimaschutz die Werte noch stärker gesenkt werden können. Eine weitergehende Initiative auf EU-Ebene zur Besteuerung von Personenkraftwagen ist aufgrund des Widerstands der Mitgliedsländer und des Einstimmigkeitserfordernisses bei gemeinschaftlichen Steuerregelungen auf absehbare Zeit nicht zu erwarten. Deswegen sind ergänzende nationale Maßnahmen erforderlich.

Zusätzlich bedarf es für den Klimaschutz im Verkehr weiterer verkehrspolitischer und raumordnerischer Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehren sowie zur Verlagerung von Verkehren auf die klima- und umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bahn, öffentlicher Personennahverkehr und Rad.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333